BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Gdańsk, Elżbietańska 3 — Telefon 318-79
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.12(35) Grudzień r.1948

Obroty towarowe w portach zespołu Gdynia/Gdańsk w listopadzie 1948r.-(BIM) Obroty w miesiącu sprawozdawczym, wynoszące 1.073.567,4 t wykazują w porównaniu z poprz.mies. nieznaczną zniżkę o 4,1%. Zniżka ta dotyka jedynie wolumen przywozowy, który w ilości 2oo.414,1 t, przedstawia wobec poprz.mies. spadek o 24,5%; natomiast wywóz w wysokości 873.153,3 t był o 2,3% wyższy niż w poprz.mies. W związku z tym wzrósł też udział wywozu w ogólnych obrotach na 81,3% z 76,3% w mies.porówn.

Obroty towarowe w listopadzie 1948r. przedstawiają się w następujący sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	91.386,5	1o9.o27,6	2oo.414,1
Wywóz	425.783,8	447.369,5	873.153,3
Razem:	517.17o,3	556.397,1	1.073.567,4
w poprz.mies.:	547.679,8	571.431,4	1.119.111,2
w listopadzie 1947r.	482.478,1	542.585,8	1.o25.o63,9

Jak widać z powyższego zestawienia, zniżka obrotów wobec poprz. mies. silniej odbiła się na Gdyni (5,6%) niż na Gdańsku (2,5%). W związku z tym wzrósł nieco udział Gdańska w przewozach (51,8%, w porównaniu z 51,1% w mies.poprz.). Nieznaczna tylko zwyżka udziału Gdańska wynika z tego, że spadł udział przeładunków masowych w ogólnych obrotach (na 84,1% z 88,1% w mies.poprz.), przy czym przez Gdynię przeszło towarów masowych 45,2% (41,4% w październiku b.r.). Przeładunki drobnicy, wynoszące 15,9% obrotów, podzieliły się między Gdynię i Gdańsk w proporcji 62,0% i 38,0%, więc w porównaniu z poprz.mies., w którym przez Gdańsk przeszło tylko 20% drobnicy, z dużą zwyżką w Gdańsku. W porównaniu z listopadem r.1947 wzrosły obroty o 4,7%: w Gdyni o 7,2%, w Gdańsku tylko o 2,5%. Wzrost ten jednak odnosi się tylko do wywozu (o 7,8%), podczas gdy przywóz zmniejszył się o 6,7%.

P r z y w ó z przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w listopadzie r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	2.598,1	-	2.598,1
II.Wytwory zwierzęce	1.612,4	-	1.612,4
III.Wytwory mineralne	43.973,2	56.o84,1	13o.o57,3
IV.Tłuszcze	172,5	194,7	367,2
V.Przetwory spożywcze	5.529,2	-	5.529,2
VI.Przetwory chemiczne	1o.867,6	1o.95o,o	21.817,[illegible]
VII.Skóry i futra	242,6	-	242,6
VIII.Surowce i wyroby włók.	6.536,3	-	6.536,3
Do przeniesienia:	71.531,9	97.228,9	168.76o,7

W-15647

Grupy towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia:	71.531,9	97.228,8	168.76o,7
IX. Kauczuk i guma	125,9	-	125,9
X. Drzewo i wyroby	7.575,o	1o.642,3	18.217,3
XI. Papier i wyroby	3.742,6	695,4	4.438,o
XII. Wyr.kam.,porc.i szkl.	125,6	59,8	185,4
XIII. Metale i wyroby	5.187,3	4o1,2	5.588,5
XIV. Maszyny i sprz.elek.	2.317,1	-	2.317,1
XV. Środki transport.	646,8	-	646,8
XVI. Narzędzia precyz.	66,9	-	66,9
XVII-XX. Różne	67,4	o,1	67,5
R a z e m :	91.386,5	1o9.o27,6	2oo.414,1
W poprz.mies.	125.591,9	139.976,1	265.57o,o
W listopadzie r.1947	1o6.559,o	1o8.345,9	214.9o4,9

Spadek przywozu w porównaniu z poprz.mies. w Gdyni wynosi 27,2%, w Gdańsku 22,1%, różnica ta wynika z tego, że przez Gdańsk przyszło w ub.mies. tylko 9,8% drobnicy, podczas gdy w mies.sprawozd. 32,0%. Spadek ogólnego przywozu w porównaniu z poprz.mies. dotyczy tylko towarów masowych, natomiast przywóz drobnicy wzrósł o 29,4%.

W przywozie więc spadły ładunki rudy (na 122.29o,5 t z 181.991,8 t w mies.poprz.) oraz nawozów (na 21.55o,o t z 34.161,o t).

Inne transporty wykazują raczej zwyżki: drzewo 18.217,3 t (2.789,8 t), celuloza 4.o48,o t (3.959,4 t), śledzie 162,3 t (567,9 t) itd. Własne połowy dały 649,2 t ryb i śledzi, wobec 1.128,7 t w poprz.mies.

Udział towarów masowych wynosił w mies.sprawozd. w Gdyni 56,5%, drobnicy 43,5%; do Gdańska przybyło 77,8% towarów masowych i 22,2% drobnicy.

P r z y w ó z przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w listopadzie r.1948 (w tonach)

Kraj	Gdynia	Gdańsk	Razem
KRAJE EUROPEJSKIE:			
Szwecja	45.219,8	71.893,o	117.112,8
Finlandia	7.762,1	14.313,7	22.o75,8
Norwegia	6.594,3	1.8oo,o	8.394,3
Anglia	3.368,3	-	3.368,3
Rumunia	2.586,6	-	2.586,6
Dania	843,9	-	843,9
Belgia	648,6	-	648,6
Holandia	2o2,7	-	2o2,7
Francja	67,6	-	67,6
Połowy własne	649,4	-	649,4
R a z e m :	67.943,3	88.oo6,7	155.95o,o
W poprz.mies.	1o9.757,o	121.o25,6	23o.782,6
W listop.r.1947	97.392,6	98.977,6	196.37o,2
KRAJE POZAEUROPEJSKIE:			
Marokko	7.7o3,5	9.15o,o	16.853,5
Persja	-	11.87o,9	11.87o,9
Stany Zjedn.A.P.	7.233,9	-	7.233,9
Australia	3.o76,1	-	3.o76,1
Filipiny	1.625,7	-	1.625,7
Do przeniesienia	19.639,2	21.o2o,9	4o.66o,1

W-15647

Kraj	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z przeniesienia	19.639,2	21.o2o,9	4o.66o,1
Unia Płd.-Afryk.	895,2	-	895,2
Kanada	813,8	-	813,8
Malaje Bryt.	5o8,o	-	5o8,o
Ekwador	5o3,o	-	5o3,o
Indie Bryt.	394,8	-	394,8
Nowa Zelandia	315,4	-	315,4
Meksyk	2o4,4	-	2o4,4
Indie Holenderskie	63,9	-	63,9
Mozambik	44,6	-	44,6
Urugwaj	39,8	-	39,8
Argentyna	21,1	-	21,1
R a z e m :	23.443,2	21.o2o,9	44.464,1
W poprz.mies.	15.834,9	18.952,5	34.787,4
W listopadzie r.1947	8.541,1	7.529,7	16.o7o,8
O g ó ł e m :	91.386,5	1o9.o27,6	2oo.414,1
W poprz.mies.	125.591,9	139.978,1	265.57o,o
W listopadzie r.1947	1o5.933,7	1o6.5o7,3	212.441,o

Przywóz pochodził z 25 (w poprz.mies.27) krajów, 9 europejskich (13) i 16 pozaeuropejskich (14). Udział krajów europejskich wyniósł 77,8% wobec 86,9% w poprz.mies., w którym był on wyjątkowo wysoki, dzięki znacznym ładunkom rudy i pirytów ze Szwecji i Norwegii. Gdańsk brał udział w przywozie z trzech krajów europejskich i dwóch pozaeuropejskich.

Z krajów europejskich przywóz z Finlandii do Gdańska był znaczny: poza 2.ooo,o t rudy przybyło 5.9o7,8 t papierówki, 4.683,3 t t...icy, 668,o t celulozy itd.; przywóz do Gdańska ze Szwecji obejmował 71.893,o t rudy, z Norwegii 1.8oo,o t nawozów sztucznych. W Gdyni na pierwszym miejscu również stała Szwecja, skąd, poza stosunkowo niewielkimi ładunkami rudy (41.oo8,5 t), przywieziono 535,6 t mleka w proszku, 73,9 t lakierów, 45,6 t przetworów chemicznych, 2.88o,o t celulozy, 77,8 t papieru technicznego, 2.428,1 t ołowiu, 65,5 t części samochodów itd. Na drugim miejscu stała Finlandia dzięki ładunkom papierówki - 7.55o,7 t i tektury - 211,4 t, dalej Norwegia: 5oo,o t celulozy, 2.9oo,o t azotniaków i saletry. Anglia, jakkolwiek stoi dopiero na czwartym miejscu pod względem ilości, reprezentuje najbardziej wartościowe transporty: 2,8 t kakao, 11,9 t tranu, 41,4 t przetworów chemicznych, 873,4 t wełny, 3o,6 t opon, 129,o t wolframu, 2o5,2 t brązu, cenny ładunek 28 kg platyny, 393,6 t części maszyn, 7 samochodów 371,3 t, aparaty medyczne 11,o t, hełmy górnicze 1,9 t itd. Następne miejsce zajmuje Rumunia, dalej Dania - 21,2 t korzenia ryżowego, 577,9 t margaryny, 1o2,5 t szmat, 15,9 t beczek, 19,4 t części motorów, 64,7 t części maszyn. Z Belgii przywieziono 23,6 t gumowych pasów napędowych, 52,o t papierosów, 18,5 t farb; z Holandii 93,3 t rur miedzianych, 11,1 t fibry, z Francji 66,7 t wełny.

Spośród krajów pozaeuropejskich pierwsze miejsce zajęło Maroko z ładunkiem 16.85o,o t fosfatów, drugie miejsce - Persja, trzecie Stany Zjednoczone, skąd przywieziono: 43,5 t ryżu, 26o,5 t słoniny, 333,6 t gliny mielonej i asfaltu, 11,5 t tranu, 2.636,1 t artykułów żywnościowych, 64,7 t papierosów, 7,2 t mydła, 2.788,7 t bawełny itd., z Australii przybyło 153,4 t fasoli, mięsa, masła, tłuszczów roślinnych, 113,o t odpadków skóry, 1.4o6,8 t wełny, z Filipin 1.625,7 t, z Malajów Bryt. 5o8,o t kopry, z Indyj Holenderskich 61,2 t kauczuku, z innych krajów pozaeuropejskich surowce włókiennicze, miedź, blacha emaliowana.

W-15647

Wywóz przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w listopadzie r.1948 (w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	20.798,9	14.239,4	35.038,3
II.Wytwory zwierzęce	1.843,6	-	1.843,6
III.Wytwory mineralne	347.593,7	409.190,4	756.784,1
IV.Tłuszcze	-	486,6	486,6
V.Przetwory spożywcze	15.351,1	16.882,1	32.233,2
VI.Przetwory chemiczne	2.550,7	17,5	2.568,2
VII.Skóry i futra	30,3	73,5	103,8
VIII.Surowce włók.i wyroby	644,6	52,6	697,2
X.Drewno i wyroby	20.318,9	4.339,9	24.658,8
XI.Papier i wyroby	1.474,3	11,3	1.485,6
XII.Wyroby porc.,szkło,fajans	697,1	273,3	970,4
XIII.Metale i wyroby	13.794,3	904,3	14.698,6
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	489,0	507,0	996,0
XV.Srodki transportowe	79,1	26,0	105,1
XVI.Narzędzia precyz.	10,8	-	10,8
XVII-XX.Różne	107,4	365,6	473,0
Razem:	425.783,8	447.369,5	873.153,3
W poprz.mies.:	422.087,9	431.453,3	853.541,2
W listopadzie r.1947	375.919,1	434.239,9	810.159,0

Wywóz w mies.sprawozd. wykazuje w Gdyni tylko minimalną zwyżkę w porównaniu w poprz.mies.; w Gdańsku zwyżka ta osiąga 3,7%. W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. wywóz wzrósł w Gdyni o 13,3%, w Gdańsku o 3,0%. Udział towarów masowych w wywozie w wysokości 85,4% spadł znacznie w porównaniu z poprz.mies. (93,3%), Wzrosły natomiast załadunki drobnicowe. W Gdyni udział tych ostatnich wyniósł 18,5%, w Gdańsku 10,8%.

Poza węglem najwyższą pozycję stanowił wywóz zboża, wyjątkowo ożywiony (20.254,6 t, w poprz.mies. 12.709,0 t); również znaczny był wywóz cukru w wysokości 31.479,9 t (2.759,9 t); dalej wymienić należy 1.616,7 t soli kuchennej (2.846,6 t), 7.373,8 t cementu (-), 24.449,9 t tarcicy (20.389,6 t), szkła 817,1 t (321,0 t), wyrobów metalowych 7.597,6 t (9.183,2 t), bekonów 1.393,2 t (808,0 t), sody 1.907,2 t (1.124,4 t), wyrobów bawełnianych 603,6 t (113,4 t), rur 2.718,0 t (2.665,3 t) itd.

Wywóz przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w listopadzie 1948r. bez węgla i koksu wg krajów przeznaczenia (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
KRAJE EUROPEJSKIE:			
Z.S.R.R.	13.201,3	16.693,3	29.894,6
Szwecja	13.309,4	1.616,7	14.926,1
Niemcy	6.250,0	7.500,0	13.750,0
Norwegia	8.124,9	5.209,0	13.333,9
Anglia	3.156,4	2.514,0	5.670,4
Holandia	2.162,3	3.077,4	5.239,7
Finlandia	537,7	3.807,1	4.344,8
Dania	3.265,8	486,6	3.752,4
Włochy	1.008,3	-	1.008,3
Francja	517,7	-	517,7
Belgia	450,9	-	450,9
Jugosławia	72,8	26,0	98,8
Cypr	3,7	-	3,7
Grecja	3,6	-	3,6
Razem:	52.064,8	40.930,1	92.994,9
W poprz.mies.:	38.399,0	15.863,9	54.262,9
W listopadzie r.1947	26.591,1	13.519,4	40.110,5

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
KRAJE POZAEUROPEJSKIE:			
Australia	21.242,4	-	21.242,4
Brazylia	653,3	6.274,5	6.927,8
Argentyna	2.435,o	-	2.435,o
Stany Zjednoczone	866,7	-	866,7
Turcja	738,6	1o2,5	841,1
Marokko	-	668,9	668,9
Egipt	53,3	313,6	366,9
Indie Bryt.	113,1	-	113,1
Siam	197,o	-	197,o
Nigeria	68,5	-	68,5
Palestyna	61,2	-	61,2
Hong-Kong	58,7	-	58,7
Unia Płd.-Afryk.	37,9	-	37,9
Jamajka	26,o	-	26,o
Ekwador	23,4	-	23,4
Syria	16,9	-	16,9
Sudan	13,8	-	13,8
Mozambik	1o,1	-	1o,1
Tanganika	7,8	-	7,8
Chiny	5,6	-	5,6
Wenezuela	5,1	-	5,1
Złote Wybrzeże	3,2	-	3,2
Kamerun	2,9	-	2,9
Kanada	o,6	-	o,6
Liberia	o,5	-	o,5
Kenia	o,5	-	o,5
Guatemala	o,1	-	o,1
Razem:	26.642,2	7.359,5	34.oo1,7
W poprz.mies.:	1.827,9	972,5	2.8oo,4
W listopadzie r.1947	11.822,o	24.o1o,2	35.832,2
Ogółem:	78.7o7,o	48.289,6	126.996,6
W poprz.mies.:	4o.226,9	16.836,4	57.o63,3
W listopadzie r.1947	38.413,1	37.529,6	75.942,7

Wywóz drobnicy przekroczył poziom przeszłego miesiąca o 12[illegible],5%. Gdańsk wykazał w mies.sprawozd. niezwykłe ożywienie. Na 41 (46) krajów, w tym 14 (14) europejskich i 27 (32) pozaeuropejskich, partycypował Gdańsk w wywozie do 9 europejskich i 4 pozaeuropejskich. Również w porównaniu z tym samym miesiącem ub.r. nastąpiła bardzo znaczna zwyżka. Udział państw europejskich w wywozie drobnicy w mies.spraw. wyniósł 73,2%, podczas gdy w poprz.mies.osiągnął 95,1%. Pomimo to bezwzględne liczby wywozu drobnicy do krajów europejskich przekroczyły cyfrę z poprz.mies. o 71,4%.

Handel morski szedł dalej po linii dużego ożywienia i wzrostu wywozu fabrykatów, przy równoczesnym rozwoju eksportu płodów rolnych.

Spośród krajów europejskich do Z.S.R.R. wyszło 29-894,6 t cukru, ładowanego w Gdyni i Gdańsku; do Szwecji wywieziono 2.8oo,o t żyta i 2.4o4,7 t owsa, 1o1,o t mąki ziemniaczanej, 1.516,7 t soli kuchennej, 299,4 t chemikalii, 57,7 t papieru, 7.48o,1 t wyrobów metalowych, 85,2 t części maszyn i kotłów itd. Na trzecim miejscu znalazły się Niemcy, wskutek wywozu 13.75o,o t żyta. Czwarte miejsce zajęła Norwegia, dokąd również wyszło zboże, mianowicie 5.2o9,o t żyta i 6.57o,8 t jęczmienia, 1.5o9,4 t metali, 25,8 t bawełny. Do Anglii wysłano 861,5 t cebuli, 1.393,2 t bekonów, 32o,1 t jaj, 1o8,7 t jelit, 135,5 t miazgi pomidorowej, 368,8 t cukru, 1.552,5 t tarcicy, 177,6 t papieru i tektury, 75,5 t porcelany, 56,4 t wyrobów bawełnianych. Do Holandii wywieziono 2.627,4 t tarcicy, 384,9 t grzybów suszonych, 388,[illegible] t cukru, 313,1 t chemikalii, 97,4 t papieru,

225,4 t blachy i rur. Następnie wymienić należy wywóz do Finlandii: 2.222,o t gipsu i cementu, 554,4 t cukru, 862,8 t wyrobów metalowych, 5o1,3 t sody, 19,7 t narzędzi rolniczych; do Danii 661,9 t tłuszczy, 1.883,o t jęczmienia, 5o,4 t nasion, 31,7 t sody, 11,6 t amoniaku, 1.o46,2 t wyrobów metalowych; do Włoch 1.oo8,3 t cukru; do Francji 499,5 t papieru, 6,8 t szczeciny itd.

Poza Europę wywieziono: do Brazylii 6.273,8 t cementu, do Marokka 668,9 t ziemniaków, do Egiptu 243,o t szkła, do Australii 2o.165,8 t tarcicy i 1.o71,9 t sody, do Argentyny 211,4 t tektury, 2.21o,2 t metali, do Stanów Zjednoczonych 3o3,o t naftaliny, 533,5 t wyrobów bawełnianych, do Turcji 376,1 t żyta, 362,5 t maszyn rolniczych. Do innych krajów wywieziono wyroby metalowe, chemikalia i wyroby bawełniane.

Tranzyt przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia w listopadzie 1948r. (BIM) W powyższych cyfrach obrotów portowych zawarty jest również tranzyt, w łącznej wysokości 11o.3o2,3 t (wobec 111.563,5 t w mies. poprz., więc o 1,1% mniej). Tranzyt w mies.sprawozd. stanowił 1o,3% obrotów. W przywozie w wysokości 98.597,o t (wobec 1o3.675,o t w poprz.mies.) osiągnął on bardzo znaczny udział w ogólnym imporcie przez Gdańsk i Gdynię (49,2%); natomiast w wywozie w sumie 11.7o5,3 t (7.838,5 t), jakkolwiek wyższym niż w poprz.mies., tranzyt odgrywa małą rolę. Jeżeli jednak odliczy się węgiel, to w wywozie drobnicy tranzyt stanowił 9,2% w mies.sprawozd.

W y w ó z węgla i koksu (bez bunkru) przez zespół portowy Gdańsk/Gdynię w listopadzie 1948r. wg krajów przeznaczenia (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwecja	76.ooo,4	44.824,o	12o.824,4
Włochy	61.o15,3	56.186,2	117.2o1.5
Finlandia	44.677,7	63.233,9	1o7.911,6
Dania	6.949,o	84.254,8	91.2o3,8
Francja	31.64o,9	36.525,2	68.166,1
Holandia	16.8o7,o	41.865,8	58.672,8
Norwegia	23.693,4	17.3o2,7	4o.996,1
Z.S.R.R.	18.9o8,6	13.973,1	32.881,7
Belgia	18.496,7	14.245,o	32.741,7
Gibraltar	19.156,8	9.o92,o	28.248,8
Islandia	8.495,5	-	8495,5
R a z e m :	325.841,3	381.5o2,7	7o7.344,o
W poprz.mies.:	36o.6o9,3	396.273,7	756.883,o
W listopadzie r.1947	312.444,5	375.134,1	687.578,6

Wywóz węgla i koksu zmniejszył się w mies.sprawozd. o 6,5% w porównaniu z poprz.mies., podczas gdy wobec listopada 1947r. wykazuje zwyżkę o 2,9%. Węgla wywieziono 678.516,3 t, koksu, wyłącznie przez Gdańsk, 28.827,7 t.

Na pierwszym miejscu wśród odbiorców węgla i koksu stała Szwecja, drugie zajęły Włochy, następnie Finlandia, Dania, Francja, Holandia, Norwegia, Z.S.R.R. itd. Zniżkę wywozu w głównej mierze spowodowały słabe wysyłki do Francji. Natomiast wyższy był niż w poprz. mies. wywóz do Danii, Holandii, a zwłaszcza do Norwegii, Belgii, Gibraltaru i Islandii.

Z a ł a d u n e k   b u n k r u
w listopadzie 1948r. w zespole portowym Gdańsk/Gdynia wg bander
(w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
polska	6.806,9	4.593,0	11.399,9
fińska	4.290,3	3.001,0	7.291,3
duńska	2.068,0	4.847,7	6.915,7
szwedzka	4.013,8	2.540,5	6.554,3
norweska	1.612,5	600,0	2.212,5
włoska	451,0	791,0	1.242,0
radziecka	926,0	105,0	1.031,0
panamska	455,0	532,0	987,0
holenderska	30,0	492,0	522,0
francuska	310,0	-	310,0
angielska	180,0	-	180,0
niemiecka	92,0	75,0	167,0
R a z e m :	21.235,5	17.577,2	38.812,7
W poprz.mies.:	22.343,2	17.253,7	39.596,9
W listopadzie r.1947	25.061,5	21.576,2	46.637,7

W mies.sprawozd. statki 12(13) bander zaopatrzyły się w opałowy węgiel w ilości mniej więcej tej samej co w poprz.mies., natomiast w stosunku do listopada 1947r. nastąpił spadek o 16,7%. Na pierwszym miejscu stała bandera polska, na drugim fińska, na trzecim duńska, szwedzka itd.

Ruch okrętowy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w listopadzie 1948r. -(BIM)W mies.sprawozd. przeszły przez oba porty 922 statki o pojemn. 971.077 NRTm, wobec 924 statków o pojemn. 927.016 NRT w poprz.mies., tj. o 4,6% więcej niż pod względem tonażu. Z liczby tej przypadły na wejście 452 statki o pojemn. 468.785 NRT, w porównaniu z 465 statków o pojemn. 458,816 NRT w poprz.mies.; na wyjściu 470 statków o pojemn. 502 292 NRT, podczas gdy w październiku wyszło 467 statków o pojemn. 459.234 NRT.

Przez Gdynię przeszło 481 statków o pojemn. 544.305 NRT, z czego na wejściu było 230 statków o pojemn. 257.476 NRT, na wyjściu 251 statków o pojemn. 286.829 NRT. Wykorzystanie tonażu na wejściu (42,9% załadowanych i 57,1% próżnych) przedstawia się gorzej niż w poprz.mies.(załadowanych 48,2%); za to na wyjściu załadowanie statków (82,7% wobec 17,3%) przedstawia korzystniejszy obraz niż w poprz.mies.

Przez Gdańsk przeszło 441 statków o pojemn. 426.772 NRT, w tym weszły 222 jednostki o pojemn. 211.309 NRT, wyszło 219 statków o pojemn. 215.463 NRT. Wykorzystanie tonażu na wejściu (załadowanych zaledwie 25,3%, próżnych 74,7%, w poprz.mies. załadowanych 30,9%) przedstawiają się jeszcze gorzej niż w Gdyni; na wyjściu załadowanych statków było 86,1% wobec 87,0% w poprz.mies.

W-15647

Przez G d y n i e przeszły następujące statki w listopadzie 1948r. wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	28	29.349	5	4.397	2o	34.434	23	4.7o5
angielska	6	6.9o6	2	6.338	4	6.11o	3	7.637
duńska	5	8.612	25	21.35o	26	36.226	5	1.583
fińska	6	4.94o	23	22.37o	2o	2o.753	1o	7.o12
francuska	-	-	2	3.661	3	4.1oo	-	-
holenderska	4	912	5	5.5o9	8	6.42o	1	-
norweska	8	18.477	14	15.992	19	21.6o6	3	3.552
niemiecka	-	-	2	935	2	955	-	-
panamska	-	-	2	9.255	3	12.oo5	-	-
radziecka	2	2.o86	11	11.727	8	14.7oo	6	935
szwedzka	29	21.173	42	26.712	64	49.816	14	15.328
turecka	-	-	1	1.98o	-	-	-	-
włoska	-	-	4	16.757	5	21.oo1	-	-
amerykańska	4	18.o18	-	-	2	9.o83	2	8.863
Razem:	92	11o.473	138	147.oo3	184	237.2o9	67	49.62o
W poprz. mies.	112	125.757	125	135.197	184	191.972	56	54.882
W listopadzie 1947:	12o	117.7o4	9o	88.177	194	2o5.o84	27	24.461

Przez G d a ń s k przeszły następujące statki w listopadzie 1948r. wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	1o	26.321	5	4.589	7	15.641	8	14.641
angielska	-	-	2	2.o12	1	72o	-	-
duńska	5	7.967	52	47.543	55	52.2o2	4	4.132
fińska	18	1o.998	29	22.576	39	29.286	5	2.oo1
francuska	-	-	1	1.931	1	1.931	-	-
holenderska	-	-	6	1o.27o	5	7.884	-	-
norweska	1	881	8	5.81o	1o	7.4o4	-	-
niemiecka	-	-	2	586	2	586	-	-
panamska	-	-	1	2.o25	2	4.942	-	-
radziecka	-	-	7	9.915	6	13.334	1	4.235
szwedzka	5	8.4o7	64	31.o3o	67	33.547	1	4.957
włoska	-	-	4	15.779	4	15.643	-	-
argentyńska	-	-	2	3.669	1	2.377	-	-
Razem:	39	53.574	183	157.735	2oo	185.487	19	29.966
W poprz. mies.:	4o	64.o87	18o	142.741	213	182.676	14	29.7o4
W listopadzie r.1947:	67	63.7o9	1o2	116.o9o	178	193.463	1o	12.963

W-15647

Ruch pasażerski w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w październiku 1948r.

K r a j	Przez GDYNIĘ		Przez GDAŃSK		RAZEM	
	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:
Anglii	2o	679	-	2	2o	681
Holandii	8	-	-	-	8	-
Finlandii	3	4	6	1	9	5
Danii	5	227	5	2	1o	229
Szwecji	4	1	2	1	6	2
Belgii	6	15	-	-	6	15
Stanów Zjedn.	218	-	-	-	218	-
Norwegii	-	1	-	-	-	1
Francji	-	-	1	-	1	-
Niemiec	-	1	-	-	-	1
R a z e m :	264	928	14	6	278	934
W poprz. mies.:	213	39o	31	1o	244	4oo

Ruch pasażerski w październiku przedstawia w porównaniu z poprz.mies. znaczną zwyżkę, wynikającą z przyjazdu do Gdyni znaczniejszej liczby repatriantów-.

Urządzenia przeładunkowe w zespole portowym Gdańsk/Gdynia w listopadzie 1948r.-(BIM) W listopadzie znajdowało się w eksploatacji 101(94) dźwigów. Z tego w Gdyni czynnych było 58 dźwigów wobec 54 w poprz.mies., w Gdańsku 43 dźwigi w porównaniu z 41 w październiku. Wśród czynnych dźwigów w Gdyni dla przeładunków masowych pracowało w mies.sprawozd. 20 dźwigów (19), dla drobnicy 34 (32); w Gdańsku czynnych było masowych urządzeń 27 (25), dla drobnicy 12 (12); dla przeładunków różnych pracowało w każdym z portów po 4 dźwigi (w poprz.mies. w Gdańsku tak samo, w Gdyni 3). W remoncie znajdowało się 11 dźwigów: 3 z Gdyni i 8 z Gdańska.

Obroty towarowe portu Szczecin w okresie wrzesień-listopad r.1948 (BIM) O g ó l n e obroty towarowe w porcie szczecińskim wraz z jego awanportem Świnoujściem charakteryzują pewną zmienność w poszczególnych miesiącach. Z bliższej analizy wynika, że przyczyna tej zmienności leży w przywozie, nie zaś w wywozie, który w ciągu miesięcy sierpień-listopad r.1948 ma stałą tendencję wzrastającą (w tonach).

	Przywóz	Wywóz	Razem
Wrzesień	61.865,3	243.971,9	305.837,2
w tym tranzyt	27.938,3	924,9	28.863,2
Październik	81.81o,1	254.497,7	336.3o7,8
w tym tranzyt	4o.965,8	2.435,4	43.4o1,2
Listopad	58.o27,9	269.95o,o	327.977,9
w tym tranzyt	28.466,9	2.341,1	3o.8o8,o

W-15647

Ponadto we wrześniu przywieziono 638 szt.koni, w październiku 2.564 szt. i w listopadzie 2.o5o szt.koni.

R u c h p a s a ż e r s k i zmniejszył się w stosunku do sierpnia i wynosił w poszczególnych miesiącach:

		Przyjechało	Wyjechało
Wrzesień -	osób	675	567
Październik	"	364	463
Listopad	"	441	1.o29

Obroty towarowe portu szczecińskiego wg grup towarowych(bez tranz.)

Grupa towarowa	Przywóz w tonach			Wywóz w tonach		
	wrzesień	październik	listopad	wrzesień	paździer.	list.
I. Wytw.rośl.	-	-	-	1.2o4,1	15,o	6.455,[illegible]
II. Zwierz.,wytw.	2.o69,6	3.o78,2	576,3	-	-	-
III.Wytw.miner.	22.249,2	36.466,6	24.316,2	24o.281,8	249.545,5	255.386,[illegible]
IV.Tłuszcze,ol.	31,6	-	8,6	9o,4	5o,o	-
V.Przetw.spoż.	-	-	8o,o	-	-	-
VI. " chem.	2.65o,o	-	85,2	-	112,o	27,o
VIII.Sur.włók.i wyroby	1.2o3,o	228,2	343,o	52,2	95,7	9o,3
X.Drzewo,wyr.	1,6	-	-	4o,2	32,2	-
XI.Papier i wyr.	5.192,1	925,o	3.826,7	-	-	-
XII.Wyr.kam,cer.	3o,o	35,o	-	46,o	172,1	2.891,o
XIII.Metale,wyr.	27o,3	1o,o	32,4	1.224,o	2.o12,8	8.569,9
XIV.Masz.,apar.,sprz.elektr.	184,6	89,9	272,5	9o,3	15,7	173,2
XV.Środki transp.	-	-	o,9	-	-	-
XVI.Wagi,apar.prec. instr.muz.	-	-	-	o,1	-	1,o
XVII-XX.Różne	45,o	11,4	19,2	17,9	11,3	15,[illegible]
O g ó ł e m :	33.927,9	40.844,3	29.561,o	243.o47,o	252.o62,3	267.6o8,9

We wrześniu głównymi pozycjami w przywozie były: ruda żelazna - 18.948,4 t, piryty - 3.817,o t, tomasyna - 2.65o,o t, celuloza - 3.7o5,7 t oraz śledzie solone - 1.947,o t; w wywozie: węgiel i bunkier - 239.956,9 t oraz cykoria - 1.185,5 t. W październiku w przywozie: ruda - 33.432 t, piryty - 2.929 t i śledzie solone - 2.58o t; w wywozie: węgiel i bunkier - 243.543 t, sól - 2.68o,5 t, żelazo lane - 1.o95,9 t. W listopadzie w przywozie: ruda - 2o.688 t, piryty - 3.422 t; w wywozie: węgiel i bunkier - 245.77o t, koks - 7.623,8 t, zboże - 6.45o t oraz wyroby szklane i porcelanowe - 2.868,3 t.

Wywóz przez Szczecin (bez tranzytu) wg krajów przeznacz.(w ton.)

Kraj przeznaczenia	Wrzesień	Październik	Listopad
Anglia	1o3,9	-	-
Belgia	-	4.388,4	313,o
Dania	34.226,3	18.317,2	21.822,8
Finlandia	47.468,8	61.188,1	36.727,6
Francja	1.185,5	-	3,9
Grecja	549,o	-	-
Holandia	4.242,o	14.3o9,4	16.643,o
Islandia	-	313,o	-
Norwegia	28.3o1,3	18.746,6	33.337,1
Szwecja	126.544,9	133.827,6	158.294,4
Z.S.R.R.	247,o	-	-
Zaopatrz.statk.polsk.	178,3	972,o	467,1
R a z e m :	243.o47,o	252.o62,3	267.6o8,9

Przywóz przez Szczecin (bez tranzytu) wg krajów poch. (w tonach)

Kraj pochodzenia	Wrzesień	Październik	Listopad
Belgia	2.810,8	221,8	410,9
Dania	231,6	2.521,0	279,4
Egipt	271,9	-	-
Finlandia	3.730,1	-	2.327,0
Holandia	97,6	-	-
Norwegia	5.059,1	41,4	2.340,1
Szwecja	20.876,0	37.552,9	23.898,1
Włochy	598,0	-	-
Z.S.R.R.	102,3	-	-
Własne połowy morskie	149,6	507,2	305,5
Razem:	33.927,0	40.844,3	29.561,0

Ruch statków w Szczecinie w okresie wrzesień-listopad 1948

a) Ogółem

Miesiąc	Na wejściu ilość	Na wejściu NRT	Na wyjściu ilość	Na wyjściu NRT
wrzesień	223	131.719	237	139.737
październik	284	142.324	271	135.588
listopad	338	151.730	343	158.635

b) wg bander na wejściu

Bandera	Wrzesień ilość	Wrzesień NRT	Październik ilość	Październik NRT	Listopad ilość	Listopad NRT
angielska	1	943	-	-	-	-
aliancka	-	-	-	-	2	594
duńska	35	19.736	24	13.817	68	22.945
fińska	27	22.325	34	23.839	24	15.809
grecka	-	-	-	-	1	4.380
holenderska	1	303	3	4.201	-	-
islandzka	-	-	1	1.004	-	-
norweska	21	11.852	15	8.499	21	14.564
polska	13	8.790	16	5.836	16	6.383
szwedzka	123	65.952	199	81.443	206	87.055
radziecka	2	1.818	1	3.695	-	-
Ogółem:	223	131.719	284	142.324	338	151.730

Obroty towarowe w Małych Portach.-(BIM) Obroty towarowe w trzech małych portach łącznie, po poważnym spadku we wrześniu, powoli podnoszą się, nie osiągając jednak cyfry obrotów sierpniowych, które wynosiły 71.189,5 t.

w tonach

Miesiąc	Małe Porty ogółem	Ustka	Darłowo	Kołobrzeg
wrzesień	50.247,1	27.732,4	8.391,0	14.123,7
październik	52.830,7	24.332,0	10.438,9	18.059,8
listopad	57.024,5	26.949,5	9.642,0	20.433,0

Tak jak w miesiącach poprzednich, w okresie sprawozd. towarem przeładowywanym w tych portach II klasy był węgiel i bunkier w eksporcie.

Krajami zaopatrującymi się w węgiel i bunkier w poszczególnych portach w okresie sprawozd. były: Szwecja, Dania i Finlandia.

W-15647

w tonach

K r a j	Wrzesień	Październik	Listopad
Szwecja	36.196,9	47.332,8	53.687,5
Dania	6.811,2	2.485,9	2.469,o
Finlandia	7.239,o	3.o12,o	868,o
R a z e m :	50.247,1	52.83o,7	57.o24,5

Ruch statków w Małych Portach (na wejściu)

Wyszczególnienie	Małe Porty ogółem	Ustka	Darłowo	Kołobrzeg
Wrzesień				
ilość statków	14o	63	4o	37
tonaż w NRT	23.227	13.o54	3.679	6.494
Październik				
ilość statków	146	52	44	5o
tonaż w NRT	25.779	11.423	4.874	9.482
Listopad				
ilość statków	159	66	43	5o
tonaż w NRT	24.638	12.113	4.224	8.3o1

Poprawa sytuacji na światowym rynku paliw płynnych.-(BIM) Światowa produkcja ropy w I półroczu 1948 wykazuje wzrost tak znaczny i gwałtowny, jakiego dotychczas jeszcze nie notowano. W ciągu tego okresu światowa produkcja wyniosła ponad 225 mil.t metrycznych, czyli o ok.15% więcej niż w I półroczu 1947. W Ameryce dzienna produkcja wzrosła o 12,3% w stosunku do r.1947, zaś ogólna produkcja w I półroczu 1948 wyniosła 133 mil.t, czyli ok.55% produkcji światowej. Na Środkowym Wschodzie produkcja w I półroczu 1948 wyniosła 25 mil.t wobec ok.17 mil.t rocznej produkcji w poprzednich latach.

Przywóz ropy do Stanów Zjedn.wzrósł w porównaniu z r.1947 o ok.8%, natomiast wywóz tego artykułu ze Stanów Zjedn. zmniejszył się o ok.25%. W związku z tym, jak również ze zmniejszoną konsumcją paliw płynnych w Stanach Zjedn. w ciągu sezonu letniego 1948, zapasy paliw płynnych w Stanach Zjedn. wzrosły o ok.22% w stosunku do r.1947.

Europejskie kraje importujące ropę zastosowały ograniczenia importowe m.in. w stosunku do tego artykułu, ze względu na trudności dewizowe, co należy uważać za dodatkowy czynnik odprężenia w zakresie światowego popytu na ropę. Nie ulega wątpliwości, że gdyby ceny ropy uległy obniżeniu, zapotrzebowanie na nią państw europejskich wzrosłoby odpowiednio i w ciągu najbliższych kilku lat każda kwota produkcji światowej znalazłaby pewny zbyt.

Z punktu widzenia żeglugi należy, zdaniem "The Motor Ship" (październik 1948r.) oczekiwać dalszej poprawy sytuacji w zakresie podaży ropy, ze względu na perspektywę zastąpienia części eksploatowanego obecnie tonażu morskiego o napędzie ropowym jednostkami bardziej ekonomicznymi najnowszej produkcji. Tak więc obecnie znajduje się w stałej eksploatacji ok.45o tankowców typu T2 (po 16.ooo TDW) oraz 1.5oo jednostek typu "Liberty" (po 1o.ooo TDW), opalanych ropą, które zużywają od 5o do 1oo% paliwa więcej niż nowoczesne jednostki, które mają je zastąpić. Statki "Liberty" spalają 7,5 mil.t ropy rocznie, tankowce T2 ok.5 mil.t, gdy sa-

zostaną one zastąpione przez nowy tonaż, oszczędność na ropie wyniesie ok.5 mil.t rocznie, czyli 12-14% całkowitej ilości płynnego bunkru, zużywanej obecnie przez żeglugę.

Ponieważ znawcy przedmiotu nie przewidzieli ani zeszłorocznego ostrego kryzysu w zakresie paliw płynnych, ani tegorocznego odprężenia, "The Motor Ship" zastrzega się przed uważaniem dzisiejszej sytuacji za definitywną, przytacza jednak szereg głosów, z których wynika, że rozbieżność między popytem a podażą zmniejsza się i ceny na ropę wykazują tendencję zniżkową, co pozwala na pewien optymizm również w zakresie zapotrzebowania żeglugi.

Sesja Konferencji Bałtyckiej.-(BIM) Na odbytej w dniu 25 listopada b.r. w Londynie sesji Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej osiągnięto porozumienie z armatorami skandynawskimi co do spornych klauzul czarterpartii dla bałtyckich przewozów drzewa; przyjęto ogólną zasadę, że z chwilą zniesienia przez rząd angielski kontroli tych przewozów załadowcy będą obowiązani do stosowania jednakowych warunków w stosunku do wszystkich statków (angielskich i innych).

Podobnie w związku z przestojami w płd.-afrykańskich portach węglowych przedyskutowano warunki czarterpartii na przewozy do tych portów (a przede wszystkim sporną kwestię opłaty przestojów - demurrage, której regulowania załadowcy ostatnio odmawiali) - dla opracowania nowej, uzgodnionej z obu zainteresowanymi stronami czarterpartii.

Jednym z dalszych punktów obrad były klauzule wojenne czarterpartii; nad potrzebą ich modernizacji dyskutowano już parę lat przed ostatnią wojną. Angielska Izba Żeglugowa opracowała wówczas kilka nowych klauzul, wydanych następnie przez Konferencję Bałtycką pod nazwą Baltwar-clauses. Doświadczenie ostatniej wojny wykazało jednak konieczność rewizji tych przepisów. Toteż, w myśl zgodnej decyzji członków Konferencji, postanowiono opracować całkowicie nowe klauzule, powołując specjalny podkomitet dla realizacji tego zadania.

Specjalne zainteresowanie wśród konferencyj skandynawskich i kontynentalnych linii regularnych wywołał projekt przyjęcia standartowego konosamentu lub pewnej liczby standartowych klauzul jako obowiązujących w konosamentach linii regularnych. Przedyskutowano szczegółowo opracowany wzór takiego konosamentu, z tym, że stworzony dla tego celu podkomitet zajmie się jego wykończeniem i wydaniem w ciągu najbliższych już miesięcy.

Udział bandery amerykańskiej w obsłudze własnego handlu zagranicznego.-(BIM)Sprawozdanie Narodowej Federacji Żeglugi Amerykańskiej, oparte na oficjalnych danych statystycznych, sygnalizuje, że, począwszy od czerwca r.1948 udział bandery amerykańskiej w obsłudze własnego handlu zagranicznego wykazuje wyraźną tendencję zniżkową. W miesiącu tym statki amerykańskie przewiozły poniżej 40% eksportu amerykańskiego (bez ropy), podczas gdy w czerwcu r.1947 odsetek ten sięgał jeszcze 51%. W handlu z Anglią i krajami skandynawskimi udział bandery amerykańskiej wahał się stale poniżej 30%.

Jako zasadnicze przyczyny tej sytuacji Federacja podaje taniość siły roboczej na rynkach zagranicznych oraz praktyki dyskry-

minacyjne niektórych bander. Ambitny plan Stanów Zjedn. przewozu własnego handlu zagranicznego na zasadzie "fifty-fifty" przeżywa pomimo akcji Marshall'a - poważny kryzys.

Konferencja amerykańskiej floty handlowej.-(BIM) Na doroczneej konferencji amerykańskiej floty handlowej, zwołanej w październiku r.1948 do N.Jorku, skrytykowano długofalowy plan Komisji Morskiej jednokierunkowej rozbudowy floty handlowej, mianowicie tonażu pasażerskiego i tankowego, z zaniedbaniem tonażu dla ładunków suchych. Przyjmując, że przeciętny "wiek" statków amerykańskich wynosi obecnie 2o lat, osiągnięcie struktury tonażu handlowego odpowiadającej stanowi z r.1939 możliwe będzie nie wcześniej niż za 20 lat z tym, że roczny przyrost tonażu ustali się na poziomie 57 statków - ok.5oo.000 TDW.

Klauzule lodowe w ubezpieczeniach morskich.-(BIM) Na angielskim rynku ubezpieczeniowym zarysowuje się coraz wyraźniej tendencja zastąpienia stosowanych dotychczas angielskich warunków ubezpieczeń lodowych systemem skandynawskim. Projekt ten dyskutowany był już przed wojną na konferencji Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Morskich (Cannes - 1937r.).

Dwa te systemy, stosowane najczęściej w ubezpieczeniach morskich, wykazują następujące różnice: polisa angielska traktuje szkody lodowe jak wszelkie inne ryzyka ubezpieczeniowe z tym, że określone są ściśle obszary objęte w sezonie zimowym warunkami klauzuli lodowej. Przy podróżach w tych rejonach armator płaci dodatkową stawkę wg taryfy zatwierdzonej przez Joint Hull Committee (której wysokość zależy od warunków lodowych danego roku czy rejonu), ale pokrycie jego polisy (premia) pozostaje niezmienione.

W praktyce skandynawskiej pokrycie polisy nie obejmuje ubezpieczenia od ryzyk lodowych, które stanowią podstawę odrębnej zupełnie składki i premii, z tym jednak, że armator pokrywa 25% kosztów pokrycia szkody. Wysokość składki zależy od warunków lodowych w danym rejonie. Ciężar dowodu, że szkoda poniesiona podczas podróży przez obszar uznany za lodowy została spowodowana lodem, spoczywa na armatorze.

W sezonie zimowym 1947/48 ubezpieczeniowcy angielscy stosowali w stosunku do statków duńskich i szwedzkich system skandynawski, z tym, że specjalne komitety w Danii i Szwecji ustalały wysokość stawek. W ocenie rynku angielskiego eksperyment ten dał wyniki zadawalające; trzeba wziąć jednak pod uwagę stosunkowo łagodny przebieg zimy. Ubezpieczeniowcy szwedzcy natomiast, stosujący ten system od r.1942, bilansując okres tej praktyki do r. 1948 (grudzień) wykazali, że kwota wypłaconych odszkodowań lodowych przekroczyła do 10% sumę wpłaconych składek.

Struktura tonażu angielskiego.-(BIM) Angielski "Shipping World"(CXIX, nr.2886) opublikował ostatnio dane dotyczące struktury angielskiego tonażu w posiadaniu armatorów prywatnych. Liczby te nie obejmują statków poniżej 5oo BRT, tonażu zarejestrowanego w dominiach i tankowców używanych jako zbiorniki portowe.

	1.IV.1947	1.IV.1948	1.X.1948
liniowce	6.236.869	7.146.903	7.298.370
trampy	2.414.558	3.174.348	3.210.982
kabotaż i żegl.mała	1.397.176	1.463.296	1.516.413
tankowce	2.578.519	3.158.866	3.180.448
R a z e m :	12.627.122	14.943.413	15.206.213

Wielkość tonażu liniowego,tramp.i tankowców na 1.X.1948(w BRT)

Wielkość w BRT		Liniowce	Trampy	Tankowce
30.000-	pełnomorskie	245.371		
20.000-30.000		578.644		
15.000-20.000		333.650		
10.000-15.000		1.014.456		
12.000-				100.040
10.000-12.000				675.651
8.000-10.000				1.385.825
7.000-			1.523.378	
6.000-10.000		3.943.683		
6.000-8.000				593.678
6.000-7.000			408.707	
5.000-6.000			622.513	
4.000-5.000			485.444	
3.000-6.000		1.182.566		244.125
3.000-4.000			170.940	
500-3.000	kabotaż			115.436
	statki wielorybnicze			65.693

Największym brakiem w obecnej strukturze floty angielskiej jest niedostateczna liczba trampów małego i średniego tonażu. Grupa statków o wielkości 3-4 tys.BRT, najodpowiedniejszych do obsługi importu drzewa i eksportu węgla w wymianie z krajami skandynawskimi, liczy obecnie zaledwie 170.940 BRT, co zmusza Ministerstwo Transportu do stałego czarterowania tego typu tonażu od armatorów skandynawskich. Widoczna dysproporcja między ilością dużych i małych trampów powiększy się jeszcze z chwilą pełnej odbudowy tonażu trampowego armatorów angielskich do poziomu przedwojennego. Stan ten jest konsekwencją niewspółmiernie dużych kosztów budowy i eksploatacji jednostek małych w stosunku do osiąganych zysków.

Zniżkowa tendencja frachtów w przewozach ładunków suchych nie jest, zdaniem żeglugowców angielskich, symptomem pełnego zaspokojenia popytu na ohnoőny tonaż. Angielski tonaż towarowy jest obecnie mniejszy o 1,5 mil.BRT niż w r.1939.

Biorac pod uwagę wycofywanie tonażu budowy wojennej, osiągnięcie przedwojennego poziomu jakościowego wymagałoby dalszego zwiększenia tonażu brytyjskiego o 2,5 mil.BRT. Przyjmując utrzymanie wydajności stoczni brytyjskich na poziomie 1 mil.ton rocznie (w tym 30% tonażu tankowego), tonaż angielski osiągnie poziom przedwojenny mniej więcej za 4 lata.

Tonaż światowy obejmuje dzisiaj kilka milionów BRT zdemodernizowanych statków dla ładunków suchych. Eksploatacja tego tonażu jest tylko o tyle umotywowana, że przynosi on wysokie dochody w porównaniu z tonażem nowym, a to dzięki stosunkowo b.niskim

stawkom amortyzacji i ubezpieczeń. Na podstawie ogólnej tendencji modernizacji tonażu i podnoszenia jego konkurencyjności można twierdzić obecnie niemal z pewnością, iż powojenna prosperity w żegludze już minęła i nastąpiło stadium zwykłej, kosztownej eksploatacji.

Mimo takich perspektyw żeglugowcy angielscy biją na alarm wobec obserwowanej na stoczniach tamtejszych tendencji spadkowej produkcji. Łączna przeciętna rozpoczętej budowy, która w r.1946 wynosiła jeszcze 35o tys.t, w r.1947 spadła do 3oo tys.t, a obecnie wynosi już tylko 245 tys.t. Natomiast za granicą wzrosła ona z 24o tys.t w r.1947 do 33o tys.t w r.1948. Sytuacja ta jest o tyle zaradkowa, że angielski przemysł stalowy osiągnął obecnie najwyższy w jego dziejach poziom produkcji.

Niemcy żądają odbudowy swej floty handlowej.-(BIM) Hamburski tygodnik "Hansa"(16.X.1948) publikuje dość obszerny artykuł p.t. Czy wolno nam budować statki handlowe? Nie to jest interesujące w tym artykule, że Niemcy chcieliby jak najrychlej zabrać się do odbudowy swego tonażu handlowego i w związku z tym usiłują stwierdzić niewspółmierność swoich "najskromniejszych" potrzeb tonażowych z istniejącymi i obowiązującymi w tym względzie przepisami władz okupacyjnych. Znamienne jest usiłowanie stworzenia podstawy prawnej i moralnej do nieograniczonej odbudowy tonażu handlowego.

Oto autor wspomnianego artykułu stwierdza, że wprawdzie w Protokóle Poczdamskim z 2.VIII.1945 w cz.B, pkt.11, czytamy:"Produkcja wszelkich typów samolotów i statków morskich będzie zakazana" - ale ten zakaz następnie nie został nigdzie sformułowany. Mimo iż Plan Przemysłowy z 28.III.1946 w rozdziale 3 wyraźnie ten zakaz formułuje, jednak, zdaniem autora artykułu, Plan Przemysłowy nie ma charakteru ani ustawy, ani zarządzenia, ani dyrektywy o charakterze obowiązującym, ponadto zaś jego klauzule opracowywane były pod kątem gospodarki niemieckiej jako jednolitej całości, tymczasem rozwój spraw poszedł po innej linii. Plan Przemysłowy z r.1947 nie zawiera już, jakoby, wyraźnego zakazu budowy statków handlowych. W rezultacie więc autor niemiecki stawia tezę, że nie można znaleźć żadnej podstawy prawnej dla zakazu budowy nowego tonażu handlowego przez Niemcy. Należało by więc tylko powołać specjalną komisję techniczną, której zadaniem byłoby kontrolowanie planów budowy, celem stwierdzenia, że budowane statki są wyłącznie statkami handlowymi. Poza tym należało by, zdaniem autora, "pozostawić rozwojowi gospodarczemu to, jakich statków gospodarstwo niemieckie potrzebuje". Oto dzisiejsza postawa żeglugowców niemieckich, którą niewątpliwie można nazwać postawą ataku, jak zwykle u Niemców - ataku przygotowanego od podstaw.

W toku omawianego artykułu stwierdza się, że obecny stan niemieckiej floty handlowej wynosi 2,5% stanu przedwojennego, przy czym większość statków liczy ponad 38 lat wieku. Zarządzenia władz okupacyjnych z 26.IX.1946 w sprawie budowy statków niemieckich, które mają zastąpić niezdatne do eksploatacji jednostki w ramach pozostawionego Niemcom tonażu, zawierają - zdaniem tygodnika "Hansa" - ograniczenia natury technicznej, które wypływają ze względów politycznych i nie są racjonalne ani z punktu widzenia technicznego, ani gospodarczego, natomiast zmierzają do nadania flocie niemieckiej charakteru "przedpotopowego". Wobec

tego "najlepsze co można z tym zarządzeniem uczynić, to zapomnieć o nim".

Autor dowodzi, że niemiecka żegluga przybrzeżna w warunkach pokojowej ustabilizowanej gospodarki będzie musiała przewozić rocznie 8 mil.t towarów między portami niemieckimi. Tymczasem zdolność przewozowa tej żeglugi wynosi jakoby zaledwie 4,5 mil.t rocznie. Pozostaje jeszcze zagadnienie żeglugi europejskiej i transoceanicznej.

W związku z tym autor postuluje przede wszystkim zastąpienie jednostek przestarzałych nowymi oraz uruchomienie dalszych statków w przewozach rudy, węgla itd. Oblicza on, że Niemcy musiałyby w związku z tym produkować 100.000 BRT nowego tonażu rocznie. Ze względu jednak na trudności materiałowe i finansowe, w r.1949 ... program budowy tonażu objąłby "na początek" 50.000 BRT. Jeśli chodzi o techniczne wyposażenie, jednostki te "musiałyby odpowiadać nie politycznym, lecz technicznym wymaganiom".

Przewozy złomu niemieckiego.-(BIM) W.Brytania i Stany Zjedn. zawarły układ w sprawie rozdziału ilości złomu żelaznego z zachodnich Niemiec w ramach bezpłatnego eksportu. Po "odpowiednim" uwzględnieniu potrzeb niemieckiego przemysłu stalowego w maju r. 1948 ustalono wywóz ogółem 600.000 t złomu, w tym 200.000 t do Stanów Zjedn., 300.000 t do W.Brytanii i 100.000 t do innych krajów. Dodatkowo ustalono wywóz 250.000 t, w tym 100.000 t do Stanów Zjedn., celem zrównania ich udziału z udziałem W.Brytanii, 75.000 t dla W.Brytanii i również 75.000 t dla Stanów Zjedn. w charakterze eksportu płatnego. Przypuszcza się, że w ciągu roku od 1.X.1948 do 1.X.1949 ustalona będzie jeszcze dodatkowa kwota 150.000 t złomu, wobec czego ogólny wywóz zachodnio-niemieckiego złomu żelaznego w ciągu tego roku wyniesie 1.000.000 t.

Frachtowanie tonażu morskiego w obsłudze austriackiej wymiany zamorskiej.-(BIM) Jak donosi tygodnik "Verkehr"(23.X.1948), w październiku b.r. powstała w Wiedniu firma pod nazwą Austriacki Kontor Frachtów Morskich, Sp.z o.o.", której zadaniem jest zapewnienie Austrii wpływu na frachtowanie tonażu morskiego w obsłudze austriackiego przywozu i wywozu. Jak stwierdza pismo, przywóz do Austrii drogą morską nie jest bez znaczenia dla rynku żeglugowego, zaś stopniowa odbudowa austriackiej gospodarki narodowej przywróci również wywozowi austriackiemu jego dawniejsze znaczenie w tym zakresie. Dotychczas nie było w Austrii centralnego ośrodka dyspozycji frachtowej w zakresie obsługi własnej wymiany zamorskiej, co nie jest zjawiskiem pomyślnym z punktu widzenia gospodarki narodowej. Nowa firma ma być przedsiębiorstwem niezależnym, uwzględniającym w równej mierze potrzeby wszystkich zainteresowanych czynników w Austrii. Zadaniem firmy jest przejęcie wszelkiego rodzaju transportów morskich, w szczególności frachtowanie tonażu dla ładunków całookrętowych, następnie przejęcie w swoje ręce wszystkich agencyj i przedstawicielstw armatorów i towarzystw żeglugowych. Instytucja ta nie będzie sama zajmowała się ani spedycją, ani działalnością armatorską.

Obszary wolnocłowe w Trieście.-(BIM) Triest dysponuje obecnie dwoma portami wolnymi: Porto Nuovo i Porto S.Andrea, z których

pierwszy jest przede wszystkim portem żeglugi śródziemnomorskiej, drugi zaś żeglugi Środkowego i Dalekiego Wschodu oraz obu Ameryk i Afryki.

Poza tym Argentyna prowadzi pertraktacje z władzami portowymi Triestu o stworzenie tu także własnego obszaru wolnocłowego dla ożywienia wymiany towarowej z krajami o walucie słabej, na wzór zorganizowanych już poprzednio podobnych obszarów w Kadyksie i Kopenhadze. Delegacja argentyńska, badająca możliwości wykorzystania Triestu w tym kierunku, podkreśla szczególnie duże możliwości ożywienia stosunków z Polską i krajami basenu dunajskiego.

Strefa wolnocłowa w Genui.-(BIM) Realizacja opracowanego już przed przeszło rokiem planu stworzenia strefy wolnocłowej w Genui napotyka na ciągłe trudności natury organizacyjno-technicznej, jednak konsorcjum portu Genui wspólnie z mediolańską Izbą Handlową liczą na zwalczenie tych trudności w imię wzmocnienia atrakcyjności Genui. Władze autonomiczne portu planują rozbudowę wolnej strefy. M.in. przewiduje się rozbudowę hangarów do 235.ooo m kw. (obecnie 32.ooo m kw.), zwiększenie liczby urządzeń przeładunkowych (65 dźwigów elektrycznych). Teren strefy wolnej o powierzchni 165.ooo m kw. przewidziany jest na budowę przez koncesjonariuszy prywatnych urządzeń przemysłowych i handlowych. Realizacja tych planów potrwa do lat 5.

Możliwości norweskiego przemysłu stoczniowego.-(BIM) O znaczeniu dla norweskiej gospodarki narodowej w jej obecnej fazie rozwojowej krajowego przemysłu stoczniowego świadczą następujące cyfry, przytoczone za "The Motor Ship"(październik 1948). Dochody netto żeglugi norweskiej wynoszą obecnie ok.4o mil.funtów szt. rocznie. Norweskie zamówienia na morski tonaż handlowy opiewają na 2,6 mil.BRT, czyli 1/3 światowych zamówień tonażowych i niemal tyle samo co zamówienia brytyjskie. Z tego ok.2,2 mil.BRT wartości ok.15o mil.funtów szterl. przypada na zamówienia dla stoczni zagranicznych (1 mil.BRT dla stoczni brytyjskich) i 4oo tys.BRT na zamówienia dla stoczni krajowych, przy czym ta ostatnia cyfra jest co najmniej pięciokrotnie wyższa od odpowiednich cyfr w którymkolwiek z 1o lat poprzedzających ostatnią wojnę. Obecnie znajdują się w budowie na zamówienie norweskie 2,25 mil. TDW tonażu tankowego.

Cyfry te świadczą o znaczeniu żeglugi norweskiej nie tylko dla gospodarki krajowej, lecz również dla światowego rynku żeglugowego oraz dla światowego przemysłu stoczniowego, zwłaszcza w zakresie tonażu motorowego. 9o% norweskich zamówień tonażowych przypada na motorowce, a i obecnie stopień motoryzacji żeglugi norweskiej (6o%) jest wyższy niż w jakiejkolwiek innej flocie handlowej.

W związku z tym i wobec faktu, że obecna zdolność produkcyjna stoczni norweskich nie przekracza 6o.ooo BRT rocznie, co odpowiada mniej więcej norweskim możliwościom produkcyjnym sprzed lat 4o, powstaje pytanie, czy istnieje możliwość rozbudowy norweskiego przemysłu stoczniowego, celem zwiększenia jego udziału w pokrywaniu zapotrzebowania krajowej żeglugi.

W r.19o6 w Norwegii wodowano 6o.774 BRT nowego tonażu i w tym zakresie Norwegia ustępowała wówczas tylko Anglii. Stanem

Zjedn.A.P. i Holandii. W tymże roku w Szwecji wodowano tylko 11.000 BRT (obecna zdolność produkcyjna ok.200.000 BRT rocznie), w Danii zaś 24.000 BRT (obecna zdolność produkcyjna ponieżej 200 tys.BRT). W dziesięcioleciu przed pierwszą wojną światową stocznie norweskie wodowały przeciętnie 48.000 BRT rocznie, zaś w 10-lecie przed drugą wojną światową już tylko 31.000 BRT. Zdaniem "The Motor Ship", nie należy liczyć się ze znaczniejszą ekspansją norweskiego przemysłu stoczniowego w ciągu wielu jeszcze lat, mimo że niektóre stocznie rozbudowują swą produkcję w ostatnich czasach, szczególnie w kierunku produkcji większych jednostek(np. tankowce 16.000 t.). Główną przeszkodą w tym zakresie jest brak konkurencyjności stoczni norweskich w zakresie kosztów produkcji, ze względu m.in. na wysoki poziom płac, które przeciętnie dla wykwalifikowanego robotnika w stosunku za godzinę kształtują się następująco: płaca podstawowa 1,53 kr, dodatek w związku z kosztami utrzymania 0,76 kr, dodatek akordowy minimum 0,74 kr, razem 3,03 kr za godzinę (ok.3 szyl.3 pensy). Ponadto należy uwzględnić obowiązujący w przemyśle norweskim 3-tygodniowy płatny urlop.

Drugim czynnikiem utrudniającym znaczniejszą ekspansję krajowego przemysłu stoczniowego jest konieczność sprowadzania z zagranicy znacznej części maszyn napędowych i innego wyposażenia dla statków, nawet przy obecnych rozmiarach norweskiej produkcji tonażowej. W związku z tym powstają plany rozbudowy krajowego przemysłu maszyn okrętowych, których znaczną ilość sprowadza się obecnie z Anglii.

Biorąc pod uwagę obecną zdolność produkcyjną, stocznie norweskie mają obecnie zamówienia, których wykonanie dałoby im pełne zatrudnienie na okres 6-letni. Stoczniowcy jednak zapatrują się na to sceptycznie, licząc się z możliwością anulowania znacznej części zamówień w wypadku poważniejszej zniżki stawek frachtowych.

Kontrola przeładunku w Goeteborgu.-(BIM) Przeładunek towarowy w porcie Goeteborg podlega zorganizowanemu przez tamtejszych ubezpieczeniowców systemowi kontroli, którego utrzymanie kosztuje wprawdzie ok.50.000 kr rocznie, jednak opłaca się całkowicie. System ten polega na tym, że z chwilą wejścia statku do portu upoważniony kontroler bada stan ładunków, rejestrując jakość i rozmiar szkód; partie towarów uszkodzonych magazynowane są oddzielnie. Utrzymywana jest także specjalna służba straży ochronnej, która pilnuje całego terenu portu. System ten wpłynął poważnie na zmniejszenie kradzieży w porcie, co wpływa na zwiększenie atrakcyjności portu dla ładunków tranzytowych. Jeśli bowiem towar przybywa do portu nie uszkodzony i sprawdzi to oficer kontroli, armator nie odpowiada już za szkody w dalszym transporcie tranzytu.

Podobny system wprowadza się obecnie w Ameryce, Belgii i Finlandii, przy czym w portach fińskich w akcji tej współdziałają z ubezpieczeniowcami - armatorzy, spedytorzy, maklerzy i przedsiębiorstwa sztauerskie.

Koszty i dochody żeglugi norweskiej.-(BIM) W dochodach żeglugi norweskiej najpoważniejszą pozycję zajmuje funt szterling.

-15647

	I półrocze 1947	I półrocze 1948
dochód w funtach	7 mil.funt.szterl.	13,5 mil.funt.szterl.
" " dolarach	9,5 " " "	9,5 " " "
koszty eksploatacji:		
w funtach	4,4 " " "	6,4 " " "
w dolarach	2,1 " " "	4,3 " " "
koszty remontów:		
w funtach	1,3 " " "	0,9 " " "
w dolarach	o,75 " " "	1,3 " " "

Zestawienie to wykazuje jednocześnie, że funt staje się coraz bardziej "frachtową" walutą na rynkach świata.

Norweski Minister Handlu, omawiając nowy 4-letni program inwestycyj żeglugowych, określił żeglugę jako najkorzystniejsze z inwestycyj. Jednocześnie zwrócił on uwagę armatorów na 3 warunki, które przemawiają na rzecz nowych inwestycyj w żegludze. Są to mianowicie: 1. szybkość rentowania się kapitału, 2. łatwość znalezienia odpowiedniego personelu technicznego i 3. możliwości zdobycia kredytów zagranicznych.

Konkurencja Kopenhagi i Goeteborga.(BIM) Belgijski "Lloyd Anversois", komentując zarysowującą się coraz wyraźniej konkurencję Kopenhagi i Goeteborga o dominację na Bałtyku, daje kilka ciekawych szczegółów obrazujących możliwości obu portów.

Położenie geograficzne Kopenhagi jest bezspornie korzystniejsze. Wskazuje na to m.in. fakt, że w rejonie Kopenhagi, odpowiadającym zasięgowi 2-dniowej podróży statku o szybkości lo węzłów, znajduje się co najmniej 4o portów bałtyckich, podczas gdy odpowiedni rejon Goeteborga obejmuje tylko 32 porty. Jednak obroty bałtyckie Kopenhagi tylko nieznacznie przewyższają przeładunki Goeteborga, który prześcignął już nawet Hamburg.

Natomiast zdolność przeładunkowa Kopenhagi, która osiągnęła poziom przedwojenny, jest trzykrotnie wyższa niż Goeteborga czy Gdyni, mimo że pod względem wyposażenia Goeteborg przewyższa znacznie port kopenhaski, rozporządzając 182 dźwigami (145 w Kopenhadze).

Wolny port Kopenhagi.-(BIM) Obroty wolnego portu Kopenhagi w r.1946 i 1947 kształtowały się następująco:

	1946 cały port	1946 port wolny	1947 cały port	1947 port wolny
Obroty towar. ton	5.127.316	577.706	5.819.568	525.39o
Ruch statk. jedn.	13.994	2.o32	14.729	2.693
ton. NRT	4.9o8.691	1.585.857	5.o43.1o1	2.415.322

Holenderska ocena sytuacji na rynku frachtów morskich.-(BIM) "The Scandinavian Shipping Gazette"(3.XI.1948) zamieszcza streszczenie poglądów znanego żeglugowca holenderskiego, C.Verney'a, na obecną sytuację na rynku przewozów morskich. Na wstępie Verney stwierdza, że w ciągu ostatnich miesięcy nastąpiło pogorszenie tej sytuacji w wyniku połączonego działania spadku stawek frachtowych i wzrostu kosztów eksploatacyjnych. Stwierdza on jednak, że przyczyn tego stanu rzeczy nie należy w tak wielkim stopniu, jak się przeważnie czyni, upatrywać w trudnościach dewizowych, tzn. w braku dolarów. Jego zdaniem, sprawa ta ma szersze i głębsze podłoże. Oto w coraz większej mierze tzw."rynek sprzedaw-

cy" stają się dla wielu towarów "rynkiem nabywcy". Świadczy to wprawdzie o pomyślnym zjawisku odbudowy produkcji światowej, z drugiej strony jednak stały wzrost podaży nie w każdym wypadku napotyka na odpowiedni wzrost popytu. Spostrzeżenie to odnosi się również do żeglugi. Dzięki oddaniu do eksploatacji szeregu nowych statków oraz dzięki postępom w zakresie reparacji statków, obserwuje się stały wzrost podaży tonażu, podczas gdy dawniejszy nie zaspokojony głód tonażowy, powodujący stały wzrost stawek, należy już do przeszłości. Drugim ważnym czynnikiem są ograniczone rozmiary światowej wymiany towarowej. Cały szereg ośrodków, które dawniej odgrywały poważną rolę w zakresie handlu, przemysłu czy rolnictwa, został obecnie z tej wymiany wyeliminowany. Stosowany obecnie powszechnie system dwustronnych umów handlowych również nie sprzyja ożywieniu światowej wymiany. W podobnym kierunku działa stan naprężenia politycznego w dzisiejszym świecie. Tak więc, poza względami monetarnymi, cały szereg podstawowych czynników ponosi odpowiedzialność za obecną sytuację na rynku przewozów morskich.

Równocześnie jednak, zdaniem przedstawiciela żeglugi holenderskiej, na tym nie ustabilizowanym rynku zaczynają zarysowywać się pewne tendencje ożywienia. Czynnikiem działającym jakoby w przeciwnym kierunku jest wzrost eksportu węgla z Polski, Anglii i Niemiec zachodnich, w wyniku którego następuje zmniejszenie się wywozu węgla amerykańskiego do Europy, a to znowu powoduje konieczność szukania innego zatrudnienia przez wiele statków pracujących w ub.r. stale i na korzystnych warunkach w obsłudze tego wywozu. Wzmożona aktywność przemysłu japońskiego, popierana przez amerykańskie władze okupacyjne, może stanowić dla rynku żeglugowego czynnik pewnego ożywienia. Podobnie ma się rzecz z przewidywanymi na koniec r.1948 poważnymi ładunkami zboża australijskiego oraz tzw. ładunkami marszallowskimi. Wbrew odmiennych przewidywań kół żeglugowych, rynek frachtowy tankowców nie wykazał ożywienia w sezonie jesiennym. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe względy, Vernoy wyraża obawę, że wykonanie istniejących planów w zakresie budownictwa okrętowego może spowodować powstanie nadpodaży tonażu, nawet gdyby nastąpił wzrost popytu nań.

Modernizacja holenderskiej floty handlowej.-(BIM) Oficjalna statystyka holenderska wykazuje znaczne tempo modernizacji holenderskiego tonażu handlowego w ciągu r.1947, w którym to okresie flota holenderska powiększyła się ogółem o 59 jednostek i 667.349 BRT. W powszechnym obecnie wyścigu państw morskich w kierunku zapewnienia swym flotom handlowym jak największej konkurencyjności poprzez ich modernizację Holandia zajmuje poczesne miejsce, co wyraża się m.in. przesunięciem dotychczasowej górnej granicy wieku statków z 20 do 15 lat. W końcu r.1946 holenderska flota handlowa liczyła 812 jednostek o przeciętnym wieku 15,9 lat. W końcu r.1947 flota ta liczyła 871 jednostek, a jej wiek przeciętny wynosił 15,2 lata. Ten postęp był wynikiem z jednej strony skreślenia z rejestru szeregu starych jednostek, z drugiej strony zaś uzyskania szeregu jednostek nowoczesnych. W r.1947 skreślono 35 jednostki w wieku ponad lat 15, nabyto natomiast tylko 4 jednostki w tym wieku. Liczba statków poniżej 15 lat wieku zwiększyła się o 85, podczas gdy skreślono tylko 5 jednostek z tej kategorii wieku. W końcu r.1947 na ogólną liczbę 858 statków o znanym roku budowy 389 miało ponad 15 lat wieku.

W-15647

Zgodnie z danymi holenderskimi, tempo modernizacji floty holenderskiej będzie musiało być w dalszym ciągu utrzymane na obecnym poziomie, aby nie dopuścić do zwiększenia się tempa starzenia się tej floty. Szczególnie lata po r.1950 mają być pod tym względem krytyczne, toteż przewiduje się na ten okres wzmożenie akcji modernizacji.

Reparacje statków niemieckich na stoczniach holenderskich.- (BIM) Jak donosi oficjalny dziennik morski Belgii "Lloyd Anversois",(7.XI.1948), ostatnio została podpisana między Holandią i tzw.Bizonią umowa w sprawie wykonania na stoczniach holenderskich naprawy ok.50 statków niemieckich o przeciętnym tonażu 1.000 BRT każdy, czyli razem 50.000 BRT. Reparacje te mają być ukończone w sierpniu r.1950. Naprawy wagonów kolejowych kolei zachodnio-niemieckich zostały rozdzielone między warsztaty belgijskie, szwajcarskie i austriackie. Jak donosi "Daily Telegraph", amerykańska administracja Planu Marshall'a rozważa projekt uruchomienia stoczni zachodnio-niemieckich, przy czym bierze się pod uwagę jakoby produkcję tonażu wyłącznie dla państw obcych, np. dla Argentyny.

Spadek cen na używane statki morskie.-(BIM) Jak donosi "Lloyd Anversois", ostatnio towarzystwo żeglugowe Bergenske D/S sprzedało armatorowi duńskiemu statek s/s"Pollux", 2.400 TDW, zbudowany w r.1921 i zmodernizowany w r.1946. Statek ten oferowano już w r. 1947, żądając zań 95.000 funt.szterl., obecnie zaś uzyskano zań 65.000 funtów, czyli o 31,5% mniej. W tym samym czasie oferowano na sprzedaż statek s/s"Vesta", 2.170 TDW, zbudowany i zmodernizowany w tych samych terminach co s/s"Pollux". W początku r.1948 żądano za niego 90.000 funtów szterl., obecnie sprzedano go za 55-60 tys.funtów.

Rozbudowa portu naftowego w Antwerpii.-(BIM) Na mocy umowy zawartej między belgijskim towarzystwem naftowym "Petrofina" i zarządem portu Antwerpii, "Petrofina" przystępuje do budowy w tym porcie rafinerii ropy o zdolności produkcyjnej 1 mil.t rocznie (gotowych produktów). Koncesja ta przewiduje, że nabrzeże terenu o pow.150 ha, przeznaczonego na tę inwestycję, zostanie wyposażone przez władze portowe w urządzenia cumownicze i przeładunkowe dla tankowców wszystkich wielkości (m.in. barki tankowce dla przeładunku bezpośredniego). Zarząd portu planuje ponadto budowę specjalnego basenu naftowego, który zostanie oddany do użytku już w r.1951.

Wobec wzrastającego znaczenia ropy w gospodarce światowej, rozbudowa portu naftowego zwiększy poważnie atrakcyjność Antwerpii, a tym samym jej obroty.

Grecka flota handlowa.-(BIM) Według stanu na 1 lutego r.1948, tonaż armatorów greckich liczył 511 jednostek- 2.565.000 BRT, przy czym z liczby tej 246 jedn.-1.363.000 BRT ukryte jest pod banderami obcymi, mianowicie:

pod banderą panamską	145 statków	-	748.000 BRT
" " kanadyjską	40 "		280.000 "
" " honduraską	19 "		129.000 "
" " angielską	37 "		180.000 "
" innymi banderami	5 "		26.000 "

W tonażu pływającym pod banderą grecką(265 jedn.-1.202.000 BRT) na statki "Liberty" przypada 98 jedn.-70[illegible].000 BRT.

W-15647

Tranzyt szwajcarski w portach europejskich.-(BIM) W żeglugowej prasie włoskiej opublikowana została ostatnio opracowana przez zainteresowane koła francuskie statystyka procentowego udziału poszczególnych portów europejskich w obsłudze tranzytu szwajcarskiego:

Porty Morza Północnego	5o
Genua	3o
Marsylia	5
Inne porty europejskie	15

Ekspansja żeglugowa Argentyny.-(BIM).Na stoczni Vickers-Armstrong's Ltd. w Yarrow spuszczono na wodę pierwszy (President Peron) z trzech zamówionych przez Argentynę statków pasażerskich, przeznaczonych do szybkiej obsługi połaczenia Londyn-Buenos Aires (porty podrożne - Lizbona, Rio de Janeiro). Będą to jednostki luksusowe o dużej szybkości (Londyn-Buenos Aires 16 dni) o tonażu 14.5oo BRT, posiadające obok pomieszczeń pasażerskich (7% o najwyższej klasie) także urządzenia chłodnicze (315.ooo st.sześc.). Fakt ten jest szeroko komentowany w żeglugowej prasie angielskiej, która podkreśla brak podstaw gospodarczych ekspansji żeglugowej Argentyny.

Cały argentyński transport lądowy, morski, rzeczny i powietrzny podlega obecnie skoordynowanej kontroli nowego Ministerstwa Transportu. Organowi temu podlega więc Państwowa Flota Handlowa, Państwowa Żegluga Rzeczna, Argentyńska Handlowa Flota Powietrzna oraz półprywatne towarzystwa lotnicze.

Rozpatrywany przez Kongres argentyński dekret rządowy przewiduje zwolnienie od podatku dochodowego 5o% dochodów towarzystw żeglugi morskiej i rzecznej.

Sprawozdanie roczne (1947) Argentyńskiej Rządowej Agencji Handlowej, obejmującej zakresem swej działalności monopol sprzedaży zbóż oraz rozbudowę morskiej floty handlowej, wykazuje osiągnięty zysk netto w wysokości 65.ooo.ooo funt.szterl. Kwota ta w 95% przekazana została na fundusz rezerwowy budowy tonażu.

Pięcioletni plan gospodarczy Argentyny przewiduje zmodernizowanie portów Patagonii, Buenos Aires i kanałów La Platy.

Wykorzystanie w r.b. tylko 35-5o% zdolności przeładunkowej portów pozostaje w związku ze znacznym spadkiem eksportu zbóż argentyńskich, który w porównaniu z r.ub. zmniejszył się o ok.6o%.

Środkowo-amerykańska flota handlowa.-(BIM) Sześć państw środkowo-amerykańskich, mianowicie Meksyk, Costarica, Guatemala, Honduras, Nikaragua i Panama, przystąpiło do założenia wspólnego towarzystwa żeglugowego. Akcje tego towarzystwa będą odstępowane po bardzo niskiej cenie nominalnej obywatelom wymienionych sześciu państw. Nowe towarzystwo rozpocznie swą działalność z początkiem r.1949.

W-15647